

[1982 மார்ச் 4]

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

* வினா எண் 356.—திரு. து. புருஷோத்தமன் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் மேலும் கப்பல்களை வாங்க ஏதேனும் செயற்குறிப்புள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : ஆம்.

* வினா எண் 358.—திரு. கு. ராமணி : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பூம்புகார் கப்பல் கழகத்துக்குச் சொந்தமான கப்பல்கள் தற்பொழுது உள்ளனவா?

(ஆ) ஆம் எனில் எத்தனை கப்பல்கள் உள்ளன? எப்படிப் பயன்படுகின்றன?

(இ) புதிய கப்பல்கள் ஏதாவது வாங்க திட்டமுள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : (அ) இல்லை.

(ஆ) இக் கேள்விக்கு இடமில்லை.

(இ) ஆம்.

திரு. து. புருஷோத்தமன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு புதிய கப்பல் வாங்குவது பற்றிய கேள்வியைத்தான் நான் கேட்டேன். இதிலே அமைச்சர் அவர்கள் என்ன பதில் சொன்னார் என்பதை என்னால் புரிந்துக் கொள்ள முடியவில்லை. இந்த விஷயத்தில் இரு வேறு கருத்துக்கள் நாட்டிலே செய்திகளாக வந்துக் கொண்டிருக்கின்றன. ஒன்று, நம்முடைய தமிழக அரசு இந்தக் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக கப்பல்களை வாங்குவதற்கு மத்திய சர்க்கார் அனுமதி மறுத்திருக்கிறது என்ற செய்தியும், அதற்கு மறுப்பு தெரிவிக்கிற முறையிலே, உலக அரசுக்கிலே கப்பலின் விலை 22 கோடி ரூபாயாக இருக்கும்போது, நம்முடைய சர்க்கார் அதனை 33.3 கோடி ரூபாய் விலையில் மேற்கு ஜெர்மனியில் இருந்து வாங்குவதற்கு ஒப்பந்தம் செய்திருந்தது என்றும், அதற்காகத்தான் மத்திய அரசு அதற்கு அனுமதி மறுத்திருக்கிறது என்றும் செய்தி வந்திருக்கிறது. ஆகையால் நான் கேட்கவிரும்புவது, உலக அளவிலே டென்டர் கோரப்பட்டதா? அதாவது க்ளோபல் டென்டர்கள் கேட்கப்பட்டதா? ஜப்பான், தென்கொரியா போன்ற நாடுகளில் ஒரு கப்பலின் விலை 22 கோடி ரூபாய் என்று மட்டுமே இருக்கிறபோது, 33.3 கோடி ரூபாய்

1982 மார்ச் 4]

விலையில் ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டது உண்மையா? ஏற்கெனவே கப்பல் பேரம் குறித்து ஊழல் புகார்கள் விவகாரங்கள் இருக்கிறபோது, இவ்வாறு வாங்கவேண்டிய அவசியம் என்ன? (கூச்சல்—குழப்பம்) இது குறித்து அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் அளிப்பாரா அல்லது அறிக்கையாவது வைப்பாரா என்று அறியவிரும்புகிறேன்?

(முற்பகல் 10-00)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, ஒரு அறிக்கை வைப்பதை விட இப்போதே நான் விளக்கமாகச் சொல்கிறேன். கொஞ்சம் பொறுமையாகக் கேட்கவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். முதலில் சொன்னார்கள், என் கேள்விக்கு என்ன பதில் சொன்னார்கள் என்று புரியவில்லை என்று உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். வினா எண் 356-க்கும் வினா எண் 358(இ)-க்கும் இரண்டுக்கும் சேர்த்து 'ஆம்' என்று சொன்னேன். எனவே வினா எண் 356-க்கு விடை 'ஆம்'.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினாக்கள்—விடைகள் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மத்திய அரசாங்கத்தின் குழு நாம் பரிந்துரைத்த, தமிழக அரசால் நியமிக்கப்பட்ட நிபுணர் குழு பரிந்துரைத்த அந்தக் கப்பலை வாங்க தடை விதித்திருப்பதாகவும் அதிலே சில குறைகளைச் சொல்லியிருப்பதாகவும் இங்கே எடுத்துச் சொன்னார்கள். நான் இன்னொன்றும் கூட இதோடு சேர்த்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பத்திரிகைகளில் நானும் படித்தேன். ஏதோ மாநில அரசுக்கும் மத்திய அரசுக்கும் ஒரு மோதல் என்ற அடிப்படையில் ஒரு கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இல்லை என்பதை நான் முதலில் தெளிவாக்கியாக வேண்டும். ஏதை வாங்கினால் இலாபகரமாக இருக்கும் அரசுக்கு என்பதை நாம் பரிசீலித்து சில அறிக்கைகளை நாங்கள் அங்கே வைத்திருக்கிறோம். அதிலே சிலவற்றை அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்கான விளக்கத்தை நாங்கள் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அதற்கான முழு விளக்கத்தையும் நான் இங்கே கொடுக்க விழைகிறேன்.

அங்கே 22 கோடி ரூபாயில் கப்பல் கிடைக்கிறது என்று ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். நாம் இந்தக் கப்பல்வேண்டுமென்று சொல்லி வாங்க முயற்சி எடுக்கிறபோதே முதல் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். உலக நாடுகளிடத்தில், அத்தனையிடத்திலிருந்தும் இதற்கான விலைப் பட்டியல் பெறுவதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி எடுக்க வேண்டும்; அதே நேரத்தில் இடைத் தரக்கர்கள் எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் இருக்கக்கூடாது என்ற கருத்தை முதல் அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவாக ஒரு கோப்பிலே எழுதினார்கள்.

[1982 மார்ச் 4]

அதை அடிப்படையாக வைத்து நாம் இந்த க்ளோபல் டெண்டர் (global tenders) டிரால்பார் செய்தோம். அப்படிச் செய்கிறபோது ஏறத்தாழ 2½ நாடுகளில் உள்ள 113 கப்பல் தளங்களுக்கு நாம் நேரடியாகவே கடிதங்கள் எழுதியுள்ளோம். இப்படி மனுக்கள், பார்ம்ஸ் அனுப்புகிறோம். அதிலே எங்கள் தேவை என்ன என்பதைச் சொல்லியிருக்கிறோம், அதற்கேற்ப நீங்கள் விலைப் பட்டியலைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி எழுதியிருக்கிறோம். ஏன் அந்த 113 க்கு மட்டும் எழுதினோம் என்றால் இந்தக் கப்பல்தளங்களின் ஒரு லிஸ்ட் வைத்திருக்கிறார்கள். இதில் 30,000 (முப்பதினாயிரம்) டன்னுக்கு அதிகமாக ஏற்றக்கூடிய கப்பல்களை யார் யார் தயார் செய்து விற்பிறுக்கிறார்கள் அவர்களுக்கு எல்லாம் இந்தக் கருத்தை நாம் சொல்லியிருக்கிறோம்.

26 நாடுகளுக்கு 113 கப்பல் தளங்களுக்கு எழுதியதில் நமக்கு பதில் 40 கப்பல் தளங்களிலிருந்துதான் கிடைத்திருக்கிறது. ஐப்பானிலிருந்துகூட 8 கப்பல்தளங்கள் முடியாது என்று சொல்லி பதில் எழுதியிருக்கிறார்கள். எனவே நாலே நாலு கப்பல்தளங்கள் இந்த இந்த விலைக்கு நாங்கள் கொடுக்க முடியும் என்று அந்த விலைப் பட்டியலைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த நான்கு கப்பல்தளங்கள் இங்கிலாந்து ஒன்று, வெஸ்ட் ஜெர்மனி, யுகோஸ்லேவியா, பல்சேரியா. இந்த நான்கு கப்பல் தளங்கள் நமக்கு கப்பல் கொடுப்பதற்கு ஒப்புதல் தந்திருக்கிறார்கள். இப்போது மத்திய அரசினுடைய அந்தக் குழு 22 கோடிக்கு கிடைக்கிறது என்ற கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இங்கேயும் 22 கோடிக்கு நமக்கு கப்பல் கொடுப்பதாக ஒரு கப்பல்தளம் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது, பல்சேரியாவிலிருந்து ; அடையும் இந்த அரசின் நிபுணர் குழு ஒப்புதல் அளித்துள்ள இன்றையதினம் பரிந்துரைக்கின்ற ரூ. 33 கோடிக்கு ஒரு ஜெர்மானிய கப்பல், ரூ. 33 கோடி கப்பலை, இரண்டையும் ஒப்பிட்டுச் சொல்கிறேன். அதற்குப் பின் நீங்கள் கணக்கு போட்டுக்கொள்ளவேண்டும். பல்சேரியா கப்பல் 22 கோடிக்குக் கொடுக்கமுடியும் என்ற கருத்தை அவர்கள் சொல்லி நமக்கு அனுப்பியிருக்கிறார்கள். அதேநேரத்தில் நம்மால் பரிந்துரைக்கப் பட்ட—இந்த நிபுணர் குழு பரிந்துரைத்திருப்பதை அப்படியே சொல்கிறேன், என் கருத்தல்ல, நிபுணர் குழு கருத்தை அப்படியே சொல்கிறேன். 33.33 கோடிக்கு கப்பல் கொடுக்கமுடியும் என்று சொல்லி ஜெர்மனியிலிருந்து ஒரு கப்பல் தளம் நமக்குச் சொல்கிறார்கள். இவ்வளவு விலை வித்தியாசம் இருந்தாலும் இந்த 22 கோடி கொடுத்து வாங்கக்கூடிய கப்பல் 24,200 டன் ஏற்றக்கூடிய கொள்ளளவு கொண்டது. ஆனால் அந்த இடத்தின் ஆழம் 11.20 மீட்டர் இருக்கிற இடத்தில் மட்டும் தான் 24,200 டன்னை ஏற்ற முடியும். இந்த 33 கோடி ஜெர்மன் கப்பல் என்று சொல்லியிருக்கிறார்களே, அது ஏறத்தாழ 30,000 டன்னை 10.06 மீட்டர் ஆழமுள்ள இடத்தில் ஏற்றமுடியும். நமக்கு

1982 மார்ச் 4]

ஏற்றத்தைப்பற்றி பிரச்சனையில்லை. காரணம், தூத்துக்குடி துறைமுகம் எட்டரை மீட்டர் ஆழம் மட்டும்தான் இருக்கிறது. எனவே அந்தயிடத்தில் கப்பலில் எவ்வளவு ஏற்றமுடியும் என்று கணக்கு பார்க்க வேண்டும். அப்படி கணக்கு போடுகிறபோது—இது 33 கோடி விலை சொல்லியிருக்கிறார்களே. வெஸ்ட் ஜெர்மனி கப்பல், அதில் 29,000 டன் நாம் ஏற்றமுடியும். அதே நேரத்தில் பஸ்கேரியா கப்பல், 22 கோடி சொல்கிறார்களே அதில் 24,000 டன் மட்டும்தான் ஏற்றமுடியும்.

இப்படி கணக்குப் பார்த்தால், நமக்கு ஓராண்டுக்கு தேவையான நிலக்கரி ஏறத்தாழ 20 இலட்சம் டன். இந்த 20 இலட்சம் டன்னை கொண்டு வந்து சேர்ப்பதற்கு, 22 கோடி ரூபாய் கப்பலாக இருந்தால், 4 கப்பல்கள் தேவை. இந்த 33 கோடி ரூபாய் கப்பலாக இருந்தால் 3 கப்பல்கள் போதும். எனவே, ஒட்டுமொத்தமாக இந்த 3 கப்பல்களின் மதிப்பை 100 கோடி என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த பஸ்கேரியா கப்பலின் விலை 22 கோடி என்று 4 கப்பல்கள் சேர்த்து விலை 88 கோடி ரூபாய்தான் ஆகிறது. அப்படியிருந்தாலும்கூட, இதிலே 12 கோடி வித்தியாசம் இருக்கிறதே என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கேட்கலாம். இந்த 22 கோடி ரூபாய் கப்பலில் 4 கிரேன்கள் தான் இருக்கும், இந்த 33 கோடி ரூபாய் கப்பலில் 6 கிரேன்கள் வருகிறது. நாம் ஒரு மணி நேரத்தில் 2 ஆயிரம் டன்னை கிழே இறக்க வேண்டியிருக்கிறது. இப்படி 20 இலட்சம் டன்னை, அங்கேயிருந்து இறக்க ஒரு ஆண்டிற்கு கணக்கு பார்க்கிறபோது, 1 டன்னை தூத்துக்குடித் துறைமுகத்திற்கு கொண்டுவந்து சேர்ப்பதற்கு 22 கோடி ரூபாய் பஸ்கேரியா கப்பலில் ரூ. 145 செலவாகிறது. ஆனால், 33 கோடி ரூபாய் வெஸ்ட் ஜெர்மனி கப்பலில் ரூ. 123 செலவாகிறது. ஆக, இந்த வித்தியாசக் கணக்கைப் பார்க்க வேண்டும். இப்படி 20 லட்சம் டன்னை ஓராண்டிலே கொண்டு வந்து சேர்ப்பதிலே 4 கோடியே 40 லட்சம் ரூபாய் இந்த 22 கோடி கப்பல்களை வாங்குவதால் அதிகமாகச் செலவாகிறது. எனவே, இந்த 33 கோடி ரூபாய் வெஸ்ட் ஜெர்மனி கப்பலுக்கும், இந்த 22 கோடி ரூபாய் பஸ்கேரியா கப்பலுக்கும் இடையே நமக்கு ஒரு ஆண்டிற்கு ரூ. 4.40 கோடி வித்தியாசம் ஏற்படுகிறது. எனவே, 3 ஆண்டு காலத்தில் நாம் ரூ. 12 கோடி விலையாக அதிகம் கொடுத்தும் தொகையை ஈடுகட்டி விட முடியும்.

இன்னொரு கணக்கையும் நான் சுலபமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். 30 ஆண்டு காலத்திற்கு இந்தக் கப்பல்களைப் பயன்படுத்த முடியும் என்ற நம்பிக்கையைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்படி 30 ஆண்டுகளுக்கு கணக்குப் பார்த்தால், ஓராண்டு காலத்திற்கு ரூ. 4.40 கோடி வீதம், ஏறத்தாழ 132 கோடி ரூபாய் அளவு இந்த 33 கோடி ரூபாய் கப்பல்களை வாங்குவதன் மூலம் நமக்கு செலவு குறைய சாத்தியமுண்டு. எனவே, இந்த 33 கோடி

[1982 மார்ச் 4]

ரூபாய் கப்பல்களை வாங்கினால், அதனால் அதிக லாபம் அல்லது செலவு குறையும். எனவே, வித்தியாசம் 121 கோடி ரூபாய், இந்த 22 கோடி ரூபாய் கப்பலுக்கும், 33 கோடி ரூபாய் கப்பலுக்கும் இடையே வருகிறது.

இதைவிட இன்னொரு ஒட்டுமொத்தமான கணக்கை, சுலபமாக சொல்ல விரும்புகிறேன். ஓராண்டிற்கு நாம் 20 இலட்சம் டன்னை எடுத்து வா வேண்டியிருக்கிறது. ஒரு டன்னுக்கு சராசரி வாடகை தற்பொழுது கொடுப்பது ரூ. 180. இந்த 33 கோடி ரூபாய் கப்பல்களை வாங்கினால், அதற்குச் செலவு டன் ஒன்றுக்கு ரூ. 123. எனவே, டன் ஒன்றுக்கு வித்தியாசம் 57 ரூபாய். இப்படி 57 ரூபாயை அதிகமாகக் கொடுப்பதை, இந்த 20 இலட்சம் டன்களுக்கு ஓராண்டிற்கு வருகிற தொகை ரூ. 11 கோடி. எனவே, 11 கோடி ரூபாய் ஆண்டுக்கு என்றால், 30 ஆண்டுகளுக்கு ரூ. 330 கோடி மிச்சம் ஏற்படுகின்ற ஒரு சூழ்நிலை வருகிறது. அதே நேரத்தில் இந்த 22 கோடி ரூபாய் பஸ்கேரிய கப்பல் வாங்கினால், அதற்கு ஒரு டன் டனுக்கு ரூ. 145. ஒரு டன்னுக்கு வாடகை தற்பொழுது ரூ. 180. அப்படி கணக்குப் பார்த்தால் ரூ. 35 மிச்சப்படுகிறது. 20 லட்சம் டன்களுக்கு ஓராண்டிற்கு கணக்குப் பார்க்கும்போது மொத்த மீதமாகும் தொகை ரூ. 7 கோடி தான் வருகிறது. 30 ஆண்டுகளில் ஏறத்தாழ 210 கோடி ரூபாய். எனவே, இந்த இரண்டு கப்பல்களுக்கும் இடையே மொத்த வித்தியாசம் ரூ. 330 மைனஸ் ரூ. 210. இதுதான் இங்கே இருக்கின்ற ஒட்டுமொத்தமான கணக்கு. மத்தியக் குழு பரிந்துரை குறிப்பிட்டுள்ள கப்பல் 8.5 மீட்டர் ஆழம் இருக்கிற இடத்தில் 29 ஆயிரம் டன் ஏற்றக்கூடிய சக்தி இருக்குமானால், அதை வாங்க ஆட்சேபணை இல்லை.

அரசாங்கம் சில்டு டென்டர் போட்டிருப்பதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். எல்லாத் தளங்களுக்கும் எழுதியிருக்கிறோம். அவர்கள் சில்டு டென்டர் போடுகிறார்கள். அதை பரிசீலனை செய்கிறோம். ஒருவேளை எங்காவது கம்மியாக இருப்பதாகத் தெரியவந்து, நிபுணர் குழு அதுபற்றி பேச வேண்டுமென்று சொன்னால், அதை ஏற்றுக்கொள்ளப் போவதில்லை. சில்டு டென்டரை விட்டு, ஒரு தனிப்பட்டவரிடம் வாங்கியிருக்கிறீர்கள் என்று இப்படி ஒரு கருத்தெல்லாம் வரும் என்பதற்காகத்தான் சில்டு டென்டர் விடப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது மத்திய குழு சொல்வதைக்கூட, நாங்கள் கேட்கக் கூடாது என்று எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீண்ட விளக்கம் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நீண்ட விளக்கம் தேவையில்லை. சுருக்கமாக விடையை மட்டும் சொல்லுங்கள். எல்லா அமைச்சர்களுக்குமே சொல்கிறேன். முன்னாலேயே இதற்கான ஒரு அறிக்கையை வைத்து விட்டால், அதைப் படித்துவிட்டு கேள்விகள் கேட்பதற்கும் வசதியாக இருக்கும்.

1982 மார்ச் 4]

(முற்பகல் 10-10)

திரு. து. புருஷோத்தமன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் தொழில் துட்ப விவகாரங்களை, டெக்னிக்கல் பாயின்ட்ஸ்களை அழகாக நீண்ட நேரம் சொன்னார்கள். இந்த டெக்னிக்கல் பாயின்ட்ஸ்களை மத்திய சர்க்கார் அதிகாரிகள் ஆலோசிக்கவில்லையா? இந்த கப்பல் போக்குவரத்து கழகத்திற்கு ஏற்கனவே இருந்த பழைய கப்பல்கள் பெரியார், அண்ணா ஆகியவை என்ன விலைக்கு விற்கப்பட்டன என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிக்க இயலுமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது அடுத்த கேள்வியிலே வருகிறது. இரண்டு கேள்விகளை ஒன்றாக எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறேன். திரு. புருஷோத்தமன் முடிந்த பிறகு திரு. ரமணி, அதற்கு பிறகுதான் துணைக் கேள்விகள் வரும்.

திரு. க. அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் புருஷோத்தமன் அவர்களுக்கு ஏற்பட்ட இந்த சந்தேகத்திற்கு காரணம் 358 ஆம் கேள்வியிலே கூட முதல் கேள்வி, 'பூம்புகார் கப்பல் கழகத்துக்குச் சொந்தமான கப்பல்கள் தற்பொழுது உள்ளனவா? என்பது; அது பழைய கப்பல்தான். ஆகவே பழைய கப்பலைப் பற்றி கேள்வி இருந்ததால் தான் அவர் அந்த தொடர்ச்சியிலே கேட்கிறாரே தவிர வேறு காரணம் இல்லை.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த பழைய கப்பல்கள் விறற்றிலை, 'தமிழ் அண்ணா' கப்பல் 32.2 லட்சத்திற்கும், தமிழ் பெரியார் 66.55 லட்சத்திற்கும் விற்கப்பட்டிருக்கின்றன. உறுப்பினர் அவர்கள் இன்னொரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். மத்தியக் குழு இவற்றையெல்லாம் ஆராய்ச்சி செய்திருக்கிறார்களா, அமைச்சர் அவர்கள் இதிலே புகுந்து இவ்வளவு ஆராய்ச்சி செய்கிறாரே என்று கூறினார்கள். நிபுணர் குழு கொடுத்த கருத்தை பார்த்து, அதைத் தொடர்ந்து நான் பேசியிருக்கிறேன். மத்திய குழு கப்பலை வாங்குவதற்காக அனுமதியளிக்கிற போது அவர்கள் ஒட்டுமொத்தமாக இருக்கிற அத்தனை பிசினெஸ்களையும் வைத்து பார்க்கிறார்கள் அதாவது கப்பலை எங்கே வேண்டுமானாலும் பயன்படுத்த முடியும் என்ற கணக்கை வைத்து பார்க்கிறார்கள். நாம் கேட்பது ஹால்டியா துறைமுகத்திலிருந்து தூத்துக்குடிக்கு கரி கொண்டு வருவதற்கு மட்டும்; ஏற்கனவே நமக்கு இருக்கிற பணிக்காக கேட்கிறோம். அந்த அடிப்படையிலே கருத்தைச் சொல்லி அதற்கேற்ப அந்த கப்பலை செய்யவேண்டுமென்று சொல்கிறோம். இந்த சூழ்நிலையில் அந்த டெக்னிக்கல் பாயின்ட்ஸ்கள் வருகின்றன. அதை நாம் அந்த நிபுணர் குழுவிடம் கொடுத்திருக்கிறோம்.

[1982 மார்ச் 4]

திரு. கு. ரமணி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய கேள்வி மிகவும் சூறிப்பான கேள்வி. அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்கிற போது இல்லை என்று சொல்லிவிட்டார்கள். நான் தெரிந்து கொள்ள விரும்புவது கேள்வியில் கடைசி 'இ' என்பதில் புதிய கப்பல்கள் வாங்க ஏதாவது திட்டமுள்ளதா? இதற்கு முதலிலே இல்லையென்று சொல்லி மற்ற கேள்விகள் எழவில்லை என்று சொல்லிவிட்டார். அது சரியல்ல.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பூம்புகார் கப்பல் கழகத்திற்கு கப்பல் இல்லை என்று சொல்லி, புது கப்பல் வாங்கப் போகிறோம் என்று சொல்லி இருக்கிறார். இரண்டையும் சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : நான் விளக்கிவிடுகிறேன். முதல் கேள்வி, “பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்துக்குச் சொந்தமான கப்பல்கள் தற்போது உள்ளனவா” என்பது. நான் அதற்கு பதில் ‘இல்லை’ என்று சொன்னேன். அடுத்த கேள்வி “ஆம் எனில், எத்தனை கப்பல்கள் உள்ளன? எப்படிப் பயன்படுகின்றன” என்பது. அதற்கு நான் ‘இக்கேள்விக்கு இடமில்லை’ என்று பதில் சொன்னேன். அதற்கு அடுத்த கேள்வி “புதிய கப்பல்கள் ஏதாவது வாங்கத் திட்டமுள்ளதா?” என்பது. அதற்கு “ஆம்” என்று நான் பதில் அளித்திருக்கிறேன். அந்தவகையிலே தான் நான் பதில்களைச் சொல்லி இருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. கு. ரமணி : இந்தக் கப்பல் ஆரம்பிக்கப்பட்டு பல வருடங்கள் ஆகி விட்டன. இந்தக் கழகத்திலே அதற்குச் சொந்தமான கப்பல்கள் எல்லாம் நீண்டநாட்களாக வைக்கப்பட்டாமல் இருந்திருக்கின்ற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. அப்படி இருந்ததற்கு என்ன காரணம்? கப்பல் கம்பெனி என்று வைத்து அதிலே சப்பலே இல்லாத அளவுக்கு எப்படி வியாபாரம் செய்ய முடியும்? அப்படியானால் வாடகைக்குத்தான் கப்பல்கள் வாங்கி விடப்படுகின்றனவா? ஏன் இந்த நிலை ஏற்பட்டது?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : அப்படி நீண்டநாட்களாக இருந்தது என்று சொல்ல முடியாது. 1981 ஆம் ஆண்டு இரண்டாவது மாதத்திலே ஒன்றை விற்கிறார்களோம்; இன்னொன்று 1980 ஆம் ஆண்டு விற்கப்பட்டிருக்கிறது. அதனால் இப்போது வாடகைக் கப்பல்களைப் பயன்படுத்தி வருகின்றோம். கப்பல்கள் வாங்க வேண்டுமென்பதால் தான் இங்கே இப்படிப் பட்டினிவாதத்தை நாம் நடத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். இந்தக் கழகம் கப்பல் போக்குவரத்தை நடத்தவேண்டுமென்பதற்காகவும் கப்பல்களை வாங்க வேண்டுமென்பதற்காகவும் தான் இப்போது இங்கே அதுபற்றிப் பேசிக் கொண்டிருக்கிறோம்.

1982 மார்ச் 4]

திரு. கு. ரமணி : கப்பல்களை வாங்கி இந்த கப்பல் கழகம் மாநில அரசுக்கு நல்ல வேலைசெய்யவேண்டுமென்பதை ஏற்றுக்கொண்டுதான் அந்த நல்ல எண்ணத்தை பரிபூரணமாக வரவேற்று அதைப் பலப்படுத்துவதற்காகத்தான் நாம் தேர்விகளை கேட்கிறோம். இந்தக் கப்பல் கழகத்தில் இன்றையவரையில் ஓட்டை உடைசல் இல்லாத புதுக்கப்பல்களை வாங்காமல் கப்பல் வாழ்க்கைக்காலத்திலே முக்கால்வாசி முடிந்துபோய் உள்ள கப்பல்களை வாங்குவதால்தான் இப்படி ஏற்பட்டிருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லாமல் இனிமேல் புதுக் கப்பல்களை வாங்கி, வாடகைக் கப்பல்களையே பயன்படுத்திக்கொண்டிராமல் சொந்தமாக புதுக்கப்பல்களை வாங்கி விடுவதற்கு திட்டவட்டமாக அரசு முடிவெடுக்குமா? இந்தப் புதுக்கப்பல்களை எப்போது வாங்கப் போகிறார்கள்?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பழைய கப்பல்களினால் என்ன ஏற்பட்டது? என்பதற்குள்ளேயெல்லாம் நான் போகவில்லை. புதிய கப்பல்கள் தேவை என்பதால்தான் இவ்வளவு பெரிய ஏற்பாடுகளை இவ்வளவு இக்கட்டான சூழ்நிலையில், எதிர்ப்புக்களுக்கிடையே செய்து கொண்டிருக்கிறோம். எப்போது செய்யப்படும் என்று கேட்கிறார்கள். மத்திய அரசு என்று அனுமதிக்கிறார்களோ அன்று அது முடிந்துவிடும்.

திரு. கே. எஸ். ஜி. ஹாஜா செரீபு : ஸ்பீக்கர் சார், உலகத்திலே சில சிக்கலான வியாபாரங்கள் இருக்கும் என்றால் அதில் கப்பல் வியாபாரம் ஒன்று. இங்கே எவ்வளவோ நாம் நம்முடைய பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷனிலே ஓட்டினாலும் லாஸ் ஏற்பட்டது. கோளாறிலேகூட அவர்கள் ஓட்டி இப்போது மூடிவிட்டார்கள் என்று தெரிகிறது. கர்நாடகத்திலேயும் அதே சூழ்நிலை இருந்து வருகிறது. இப்போது அமைச்சர் அவர்கள் சில புள்ளிவிவரங்களைக் கொடுத்தார்கள். பஸ்கேரியா கப்பல் 27 கோடி ரூபாய் என்றும் 10.6 மீட்டர் வாங்குவதற்கு 30 கோடி ரூபாய் ஆகும் என்றும் கணக்குக் கொடுத்தார்கள். ஒரு மீட்டர் என்றால் கிட்டத்தட்ட மூன்றே கால் அடிவரும். அதனால் ஒன்றும் முழுகிப்போகாது. 1,700 டன் வரும். இப்போது சிலம்ப் (Slump) இருப்பதன் காரணமாக புது கப்பல்கள், 3, 4 வருடங்கள் சர்வீஸ் உள்ள கப்பல்கள் 20, 25 கோடி ரூபாய்க்கு நன்றாகக் கிடைக்கிறது. அரசாங்கம் அதை அறியவேண்டும். யார் மூலமாக இந்த டீல் ஏற்படுத்தினார்கள். பம்பாயிலே பல பெரிய கம்பெனிகள் இருக்கிறார்கள், அவர்களின் மூலமாகச் செய்கிறார்களா அல்லது புரோக்கர்கள் மூலமாக ஏற்படுத்தினார்களா? எப்படி இருந்தாலும் இந்த கப்பல் வாங்குகிறபோது நல்ல தேர்ச்சி பெற்ற குழு அமைத்து அதன்மூலமாக வாங்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். 30 கோடி ரூபாய்க்கு வாங்குவது என்றால் அது ரொம்ப ஜாஸ்தி

[1982 மார்ச் 4]

எந்தக் கப்பலுக்கும் 30 வருடம் சர்வீஸ் திடையாது. அப்படியென்றால் 3 வருடத்திற்கு ஒருமுறை ஜெனரல் சர்வே செய்து 40, 50 லட்ச ரூபாய் செலவுபண்ண வேண்டியதும், நல்ல கப்பல் வாங்கினால் 10 வருடம் ஓடி நல்ல பலனை அடையமுடியும். ஆகவே அரசாங்கம் நல்ல முயற்சியை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-20)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : கோளாவிலேயும் கர்நாடகத்திலேயும் நட்பும் ஏற்பட்டுவிட்டது என்று சொன்னார்கள். போக்குவரத்துக் கழகத் தைப் பொறுத்தவரையிலும்கூட அப்படி சில இடங்கள் இருக்கின்றன. நாம் சிறப்பாக நடத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். அவர்கள் இப்படிச் செய்கின்ற காரணத்தால் நாமும் அதிலே பின்தங்கி விடுவோம் என்ற கருத்தில் எடுத்துக் கொள்ள முடியாது. இங்கேயிருக்கின்ற பிரச்சனையே, ஏற்கனவே இருக்கின்ற அனுபவத்தின் காரணமாகத்தான் புதுக் கப்பல் வாங்க வேண்டுமென்று நாம் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறோம். இங்கே ஒரு மீட்டருக்கு இவ்வளவு தான் குறையும் என்ற தணக்கைச் சொன்னார்கள். ஆனால் எனக்குக் கொடுத்திருக்கின்ற கணக்குப்படி நமக்கு இருக்கின்ற ஆழம் 8.5 மீட்டர் மட்டும்தான். இந்த 8.5 மீட்டரில் ஒரு கப்பலில் ஏற்றக்கூடிய எடை 29,000 டன். அது அந்த ஜெர்மன் கப்பல். பஸ்கேரியாக் கப்பலிலே 24,000 டன் தான் ஏற்ற முடியும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே, இந்தக் கணக்குத்தான் இங்கேயிருக்கிறது. இங்கே சொன்னார்கள், பழைய கப்பலை வாங்குவதைப்பற்றியும், மற்றப் பிரச்சனைகள் இருக்கும், அதையும் கொஞ்சம் சிந்தித்துச் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதிலே நிச்சயமாக அரசு மிகக் கவனமாக இருக்கும்.

திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் மிக விளக்கமான செய்தியினை இந்த மன்றத்திலே சொன்னார்கள். இந்தக் கப்பல் வாங்குகின்ற விஷயத்தில் கடந்த ஒன்றரை ஆண்டுக் காலமாக இப்படிப்பட்ட செய்திகளையெல்லாம்—கப்பலை வாங்கப் போகிறோம் என்ற செய்திகளைக்கூட சட்டமன்றத்தில் சொல்லாமல் இந்த நீண்ட செய்தியினை இன்றையதினம் சொல்லுகின்ற காரணத்தை நீங்கள் தான் எங்களுக்குச் சொல்ல வேண்டும். (குறுக்கீடு) சொல்வி முடித்து விடுகிறேன். பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குக் கப்பல் வாங்குகின்ற முறையில் தமிழ்நாடு அரசாங்கம் கையாளுகின்ற அந்த *modus operandi* இருக்கிறதே அது முதல் தடவை 2 கப்பல்களை வாங்குகின்ற சமயத்திலேயும் சரி, இரண்டாவதாக பாஸ்டிகா கப்பல் வாங்குகின்ற முறையிலேயும் சரி அல்லது ஜெர்மன் நாட்டிலேயிருந்து மூன்று

1982 மார்ச் 4]

கப்பல்களை, இப்பொழுது கப்பல் ஒன்றுக்கு 33 கோடி ரூபாய் என்று போட்டு வாங்குகின்ற சமயத்திலும் சரி கையாளப்பட்ட முறைகள் ஒரேமாதிரியாகத்தான் இருக்கிறது. நான் பத்திரிகையிலே படித்தேன், அமைச்சரவர்கள் அதைச் சொல்லவில்லை. இந்தக் கப்பல் வாங்குகின்ற விஷயத்தில் தமிழ்நாடு அரசாங்கம் அந்தக் கப்பலை சப்ளை செய்யக் கூடியவர்களோடு ஒப்பந்தம் முடித்து விட்டதாக, அக்ரிமென்ட் போட்டு விட்டதாகப் பத்திரிகையில் வருகிறது. இப்படி வருவதற்கு முன்னதாகவே மத்திய அரசாங்கத்தோடு இப்படி நாங்கள் செய்யப் போகிறோம், இப்படி வாங்கப் போகிறோம் என்று பூர்வாங்கமாகக் கலந்து ஆலோசித்து அதற்குப் பிறகு அக்ரிமென்ட் என் போடவில்லை. அப்படிப் போட்டிருந்தால் இந்தப் பூம்புகார் கப்பல் தரை தட்டாமல் இருந்திருக்கும் அல்லவா? இந்தப் பிரச்சனை தரை தட்டாமல் கப்பல் வந்திருக்கும் அல்லவா? எனவே, இதுபற்றி மத்திய அரசாங்கத்தோடு தமிழ்நாடு அரசாங்கம் பேசியதா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, நான் ஏற்கனவே சொன்னேன், கப்பல் வாங்குவதற்காக நாம் எடுத்த நடவடிக்கைகளிலே மத்தியக் குழு இப்பொழுது நம்மிடத்தில் எந்தத் தவறையும் சொல்லவில்லை. தவறையும் சொல்லவும் முடியாது. அவர்கள் சொல்லியிருப்பதெல்லாம், இதைவிடக் குறைந்த விலைக்குக் கிடைப்பதாக நாங்கள் அறிகிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். நாம் வாங்குவதற்காக பின்பற்றிய முறையை நான் ஏற்கனவே சொன்னேன். நாம் எல்லா உலக நாட்டு கப்பல் தளங்களிலிருந்து விலைப் பட்டியலைக் கேட்டோம். Global tenders—ஐ நாம் Call for செய்தோம். அதிலே யார் யார் கொடுத்திருக்கிறார்கள், யார் யார் கொடுக்கவில்லை என்பதைப்பற்றி நாம் பரிசீலிக்க முடியாது. கொடுக்காதவர்களை நாம் போய்க் கேட்க முடியாது. எவ்வே அவர்கள் எங்கே பார்க்காமல் விட்டுவிடுவார்களோ, பத்திரிகையைப் பார்க்காமலே விட்டு விடுவார்களோ என்பதற்காக 113 கப்பல் தளங்களுக்கு நாம் நேரடியாகக் கூட அந்தக் கடிதங்களை அனுப்பி வைத்திருக்கிறோம். எனவே, அவர்கள் போடாமல் இருந்திருந்தால் நம்முடைய தவறு அல்ல. இன்றையதினம் ஜப்பான் நாட்டிலேயிருந்து கேட்க வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். ஜப்பான் நாட்டுக்கு மட்டும் 35 கப்பல் தளங்களுக்கு நாம் கடிதம் எழுதியிருக்கிறோம். 8 கப்பல் தளங்கள்தான் திருப்பி நமக்குப் பதிலைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எங்களால் கொடுக்க முடியாது என்ற பதிலைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே, செய்த முறையிலே எந்தவிதமான தவறையும் யாராவும் சொல்ல முடியாது. அந்த அளவிற்கு முறை சரியாக, . .

[1982 மார்ச் 4]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உறுப்பினர்வர்கள் கேட்பது, மத்திய அரசாங்கத்தோடு நீங்கள் தொடர்பு கொண்டீர்களா என்பது. அதற்கு மட்டும் பதில் சொன்னால் போதும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர்வர்களே, ஒரு திட்டத்தைப் பற்றி யோசிக்கும்பொழுது மத்திய அரசாங்கத்தினிடத்தில் போய்ச் சொல்லி விட்டு வர முடியாது. அதை எப்படிப்பட்ட முறையிலே பரிசீலித்திருக்கிறோம், யார் யார் என்னென்ன விலைக்குக் கொடுப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் அங்கே அனுப்புகிறோம். ஆனால் ஏற்கனவே கப்பல் வாங்குவதற்காக முயற்சிகள் இருந்து கொண்டிருந்த காரணத்தால் மத்திய அரசாங்கத்தினிடத்திலே தனியாகப் போய் இதைப்பற்றி விவாதிக்க வேண்டிய அவசியமில்லை.

திரு. வேடசந்தர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்வர்களே, பூம்புகார் ஷிப்பிங் காப்பரேஷன் தற்போது வாடகைக்குக் கப்பல்களை வாங்கி இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஜெர்மானியக் கப்பல்களை வாங்க உத்தேசித்திருக்கின்ற இந்தக் கப்பல்களை வேண்டாமென்று சொல்லி கொரிய கப்பல்களை வாங்க சொல்லுகின்ற மைய அரசு நிறுவனம் நாம் வாடகைக்குப் பெற்றுக்கொண்டிருக்கின்ற நிறுவனத்திற்கு ஜெர்மானிய அரசாங்கத்தில் இருக்கின்ற கப்பல்களை வாங்க நிதி உதவி செய்து இருக்கிறது என்கிற விஷயம் உண்மையா? மேலும் தமிழகத்தில் இயங்கி வருகின்ற பூம்புகார் ஷிப்பிங் காப்பரேஷன் ஜெர்மானியக் கப்பல் கம்பெனியோடு பெற்றிருக்கின்ற தொழில் நுட்ப விஷயங்களையும், அதனுடைய டிசைன் முறைகளையும் கொரியா நாட்டுக் கப்பல் நிறுவனத்திற்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று மைய அரசு நிறுவனம் தமிழ்நாடு நிறுவனத்தைக் கோரியுள்ளதா என்கின்ற விவரங்களை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, அப்படிப்பட்ட தகவல் இங்கே ஏதும் இல்லை. அவர்கள் வாங்குகிறார்களா? வாங்க ஏதாவது திட்டம் இருக்கிறதா என்பதைப்பற்றி என்னிடத்திலே எந்தவிதமான விளக்கமும் இல்லை.

திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, தமிழக அரசு பூம்புகார் நிறுவனத்திற்காக கப்பல்கள் வாங்குகிற முயற்சியிலே ஈடுபடுகிற பொழுது, கப்பல்களை வாங்குவதற்கு இறுதியாக, முடிவாக, மத்திய அரசின் சார்பிலே அனுமதி கிடைத்தாக வேண்டுமென்ற அடிப்படையை அறியும். எனவே, அப்படி வாங்குவதற்கு அனுமதி கேட்பதற்கு முன்னர் எந்த வகையிலேனும் ஜெர்மனி நாட்டோடு அல்லது ஜெர்மனிய கம்பெனியோடு ஒரு ஒப்பந்தத்திற்குத் தமிழக அரசு வந்திருக்கிறதா? அல்லது பூம்புகார் காப்பரேஷன் அகிரிமென்ட் என்ற

1982 மார்ச் 4]

முறையில் ஏற்கனவே ஏதாவது அக்ரிமென்டுக்கு வந்திருக்கிறதா? அல்லது, மத்திய அரசு அனுமதி கொடுத்ததற்குப் பின்னர்தான் கப்பல் வாங்குவதற்கான அக்ரிமென்ட் செய்யக்கூடிய அந்த நிலையிலே இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே ஒரு முறை இந்தக் கப்பலை வாங்க நாம் முயற்சி எடுத்தபொழுது, அதை மத்திய அரசாங்கத்திடம் சொல்லி, அதன்மீது நாம் நடவடிக்கை எடுத்தோம். இது இரண்டாவது முறையான முயற்சி. எனவே, அப்படி எடுக்கிறபொழுது, இந்த ஜெர்மனியக் கப்பலின் விலைப்பட்டியலைப் பற்றி நாம் சொல்லவில்லை. ஆனால், இங்கே வந்த பின்பு, அந்த விலைப்பட்டியலை வைத்து எது இலாப கரமாக இருக்கும் என்பதை நமக்கேற்ப நாம் ஆராய்ச்சி செய்து அந்தக் கருத்தை மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய குழுவிடத்திலே நாம் சொல்லி இருக்கிறோம். அவர்கள் அந்த விலையைப் பற்றித்தான் இப்பொழுது சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்களே ஒழிய, ஏன் அனுமதி கேட்கவில்லையென்று அதைப்பற்றி அவர்கள் சொல்லவில்லை. ஏற்கனவே நாம் கேட்டிருக்கிறோம். (குறுக்கீடுகள்).

*** திரு. க. அன்பழகன் :** தலைவர் அவர்களே, நான் கேட்ட கேள்வி ஏற்கனவே தமிழக அரசின் சார்பில் பூம்புகார் கார்ப்பரேஷன் ஏதேனும் ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டிருக்கிறதா? ஒப்பந்தம் ஏதும் செய்யப்படாமல், மேலே, மத்தியிலே உள்ள கப்பல் வாங்குவது சம்பந்தமான அந்தக் குழுவின்மீடத்திலே அனுமதி கேட்டிருக்கிறதா? ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டபின் அனுமதி கேட்கிறதா? என்றுதான் நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, நாம் இங்கேயிருந்து விலைப்பட்டியலைக் கேட்கும்போது, இந்த விலைப்பட்டியல் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு மட்டும்தான் செல்லும் என்று அவர்கள் கொடுக்கிறார்கள். அதற்குள்ளாக நாம் அனுமதியைப் பெறமுடியாது. எனவே, நாம் என்ன செய்கிறோம் என்று சொன்னால், மத்திய அரசாங்கம் அனுமதியைக் கொடுத்தால் இந்த விலைக்கு நீங்கள் தருவதற்கு ஒப்புதல் தருகிறீர்களா என்று, நேரடியாக அவர்களை அழைத்துப் பேசி, அவர்களிடத்திலே ஒப்புதலை வாங்கியிருக்கிறோம். அந்த ஒப்புந்தத்தை நாம் ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். மத்திய அரசாங்கம் அனுமதி அளிக்கவில்லையென்று சொன்னால், அந்த ஒப்பந்தம் செல்லாது. எனவே, மத்திய அரசு அனுமதி அளித்தால் மட்டும்தான் அந்த ஒப்பந்தம் செல்லக்கூடியதாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாநில அரசு நடத்துகிற பொது நிறுவனங்கள் 'குளோபல் டென்டர்கள்' கேட்பதற்கு உரிமையுண்டு. அந்த குளோபல் டென்டர்களைப்

[1982 மார்ச் 4]

பார்த்து ஏற்றுக் கொள்வதற்கு மாநில அரசிற்கு உரிமை உண்டு. அதற்கு வேண்டிய அன்னியச் செலாவணிக்கு டீட்டும் தான் மத்திய அரசுக்கு எழுதுகிறோம். பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் பொறுத்தவரையில் ஷிப்பிங் டெவலப்மென்ட் பண்டிலே நிதி கொடுப்பார்கள், அதற்காக எழுதியிருப்பார்கள். ஆகவே, உலகம் முழுவதும் நாம் டென்டர் கேட்டு, அதிலே முடிவு எடுக்கிற உரிமை, மாநில அரசுக்கு இருக்கிற உரிமை. அதை நாம் மத்திய அரசிற்கு விட்டுவிடுவோமானால், அதற்குப் பிறகு குளோபல் டென்டர் கேட்பதிலே பயனில்லை. அவர்களே, எல்லாம் செய்யலாம். இது தான் மாநில சுயாட்சி என்றால் அதை யார் தான் ஏற்றுக்கொள்வார்களோ தெரியவில்லை.

* திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் பண்ருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்களுக்கு எந்த அளவு மாநில சுயாட்சியிலே அக்கறை இருக்கிறதோ அதைவிடக் குறைவாக, என்னைப் பொறுத்தவரையில் இருக்காது என்பது அவருக்குத் தெரியும். ஆனால், வெளிநாட்டுச் செலாவணி சம்பந்தம் இல்லாமல் கப்பல் வாங்குகிற காரியம் நடைபெறாது. வெளி நாட்டுச் செலாவணியை அனுமதிக்க வேண்டிய அந்த அதிகாரம் எப்படியோ மத்திய அரசாங்கத்திடம் இருக்கிறது. எனவே, மத்திய அரசாங்கத்திலே அந்த அதிகாரம் இருக்கிற காரணத்தால்—அந்த அதிகாரம் இன்னும் மாற்றப்படவில்லை, இந்த ஆட்சி வந்ததற்குப் பின்னாலும் கூட அந்த அதிகாரம் மாற்றப்பட்டு விட வில்லை—அவர்கள் அனுமதித்தால்தான் வாங்க முடியும் என்ற நிலைமையிருக்கிற பொழுது, ஒருவேளை ஏதேனும் சில காரணங்களால், ஏற்கனவே ஒப்பந்தம் ஆகிவிட்டதா? எந்த வகையிலேனும் தமிழக அரசு பாதிக்கப்பட்டக்கூடிய வகையில் ஆகிவிட்டதா, என்பதுதான் என்னுடைய கேள்வியை தவிர, அதற்கு போக்குவரத்து அமைச்சர் சொன்ன பதிலில் ஓரளவு நியாயமான விளக்கம் இருந்தது. அந்த விளக்கப்படி நாங்கள் ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டாலும், மத்திய அரசு ஏற்றுக் கொள்ளாவிட்டால், அது செல்லாது என்ற அடிப்படையினை, அவர்கள் ஒத்துக் கொண்டு சொல்லியிருக்கிறார். அந்த அளவிலே அந்த விடை தெரிந்து விட்டது. இடையில், அமைச்சர் பண்ருட்டி இராமச்சந்திரன் பதில் சொன்ன காரணத்தால் தான், இந்த விளக்கத்தைச் சொல்ல வேண்டியவனானேன்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : தலைவர் அவர்களே, . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திலே, மூன்று பேரை அனுமதித்திருக்கிறேன். அக்கட்சியின் துணைத் தலைவர் பேசியிருக்கிறார். அதற்கடுத்த தலைவர் பேசியிருக்கிறார். இன்னொருவர் பேசி இருக்கிறார். (கூச்சல்—குறுக்கீடுகள்) இதற்கு 30 நிமிடங்கள் செலவாகி இருக்கின்றது. திரு. ப. நெடுமான், (கூச்சல்—குறுக்கீடுகள்)

1982 மார்ச் 4]

திரு. எஸ். ஆண்டித் தேவர் : ஒரு தவறான முன்மாதிரி ஏற்பட்டுவிடக் கூடாது என்பதற்காகச் சொல்கிறேன். நான் பேராகிரியருக்காகச் சொல்லவில்லை. பெரிய கட்சிகள், சிறிய கட்சிகள் என்று பார்க்கக் கூடாது. அவர்களுக்கு ஒரே கேள்வியிலே நான்கு முறை பேச அனுமதித்திருக்கிறார்கள். காலையிலிருந்து நெடுமாறன் கையைத் தூக்கிக் கொண்டிருக்கிறார், அவரை நீங்கள் அனுமதிக்கவில்லை. இது தவறான முன் மாதிரியாகும்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : கேள்விகளைச் சேர்த்து எடுத்து இருக்கிறார்கள். (முற்பகல் 10-30)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஆண்டித்தேவருக்கு ஒன்றை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். நான் அவ்வளவுக்கும் தான் வாய்ப்பு கொடுத்து இருக்கிறேன். புருஷோத்தமன் முதல் கேள்வி போட்டார் இரண்டாவது கேள்வியை திரு. ரமணி போட்டார். இரண்டு பேர்களுக்கும் நான்கு கேள்விகள் கொடுக்கப்பட்டன. அது முடிந்த பின்பு அன்றையதினம் சார்பில் திரு. வி. பி. பாலசுப்பிரமணியத்திற்கு வாய்ப்பு தரப்பட்டது. பின்னர் திரு. ஹாஜாசெயிப் அவர்களுக்கும் அதன் பிறகு திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்திக்கும் வாய்ப்புகள் தரப்பட்டன. அதன் பிறகு எதிர்க் கட்சித் துணைத் தலைவர் என்ற முறையில் பேராகிரியர் அவர்களுக்கு வாய்ப்பு தரப்பட்டது. இப்போது திரு. நெடுமாறன் அவர்களை அழைத்திருக்கிறேன். இத்துடன் இந்தக் கேள்விக்கு 30 நிமிடங்கள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. கேள்வி கேட்டவர்களைத் தவிர, மற்றவர்களுக்கும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. கேள்வி கேட்டவர்களுக்கு முன்னுரிமை தரப்படும். அதிலே எந்த தயவு தாட்சண்யமும் கிடையாது.

திரு. ப. நெடுமாறன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு அரசு புதிதாக கப்பல்கள் வாங்காமல் பம்பாயில் உள்ள நிறுவனம் ஒன்றில் குத்தகைக்கு பெற்றுக் கொள்ளவேண்டும் என்று மத்திய அரசு தமிழக அரசாங்கத்தை நிர்ப்பந்தம் செய்வது உண்மையா? அதன் விளைவாக தமிழக அரசாங்கத்திற்கு அதிகமான நஷ்டம் வரும் என்பது உண்மையா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, அப்படி மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய வேறு கப்பல்களை எடுத்து நாம் பயன்படுத்தினால் நிச்சயம் நஷ்டம் வரும். பதினொன்று கோடி ரூபாய் நஷ்டம் வரும் என்று நான் ஏற்கனவே சொல்லி இருக்கிறேன். ஆனால் நம்மை நிர்ப்பந்தம் படுத்தியிருக்கிறார்கள் என்ற தகவல் இங்கே இல்லை.

* வினா எண் 357—**திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்** மற்றும் **திரு. நா. பழனிவேல் :** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பூம்புகார் விப்பிங் கார்ப்பரேஷனில் கழிந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட நட்டம் எவ்வளவு?